



DOI: 10.5433/1984-3356.2015v8n16p149

Entre hipótesis de conflicto y sociedad comercial. Puerto Quequén (Argentina) y los puertos del Brasil, 1929-1955

Among conflict hypothesis and commercial society. Puerto Quequén (Argentina) and the ports of Brazil, 1929-1955

José Antonio Mateo*

RESUMO



A partir da Grande Depressão, as relações econômicas do pós-guerra entre países experimentaram um período de acomodação. O mercado global de alimentos sofreu fortes alterações, onde um número de países competiu para a localização dos seus excedentes agrícolas. Mudanças na demanda internacional, em termos de comércio e as restrições impostas à entrada de produtos para os países participantes na exportação de commodities, como a Argentina, levantou mercados residuais para vender os seus excedentes agrícolas. Esta nova situação além de industrialização por substituição, gerado principalmente na região por Argentina e Brasil, também enfraqueceu a dependência regional de seus parceiros comerciais tradicionais, permitindo a integração de suas economias e fortalecer associação comercial. Alternativamente, gerando um fluxo de troca trigo, consolidado e que sobrevivera à guerra em uma integração que seguiria caminhos diferentes para possibilidade de conflito ou de interesses visaram promover a discórdia entre Argentina e Brasil. Neste trabalho, procuramos medir e avaliar este processo de transporte desde Puerto Quequén -na província de Buenos Aires, Argentina, entre 1929 e 1955.

Palavras-chave: História. Comércio Exterior. Navegação. Argentina e Brasil. Cereais

ABSTRACT



From the Great Depression to the postwar, economic relations between countries experienced a period of accommodation. The global food market suffered heavy alterations, where a number of countries competed for the location of their agricultural surpluses. Changes in international demand, in terms of trade and the restrictions placed on the entry of products for countries participating heavily on the export

of commodities, such as Argentina, raised residual markets seeking to locate their agricultural surpluses. This new situation, besides being an incentive of substitution industrialization, mostly addressed in the region by Argentina and Brazil, also weakened the regional dependence on its traditional trading partners, allowing the integration of their economies and strengthening trade association alternatively, generating a stream of exchange centered in wheat consolidate and then survive the war in an integration would follow different paths to the possibility of conflict or interests aimed at promoting discord between Argentina and Brazil. In this paper we measure and evaluate this process from shipping traffic in Puerto Quequén -in the Province of Buenos Aires, Argentina- between 1929 and 1955. Letra

Keyword: History. Foreign Trade. Navigation. Argentina and Brazil. Cereals

Introducción

Desde la Gran Depresión a la segunda posguerra mundial del siglo XX, las relaciones económicas entre países vivieron un período de acomodación signado por el afianzamiento de los Estados Unidos como superpotencia en occidente, el fortalecimiento del “socialismo real” en algunos territorios y la emergencia un “Tercer Mundo”. El mercado mundial de alimentos también sufrió fuertes alteraciones desde la crisis de 1929, donde una serie de países compitieron por la ubicación de sus excedentes agrarios en aquellos mercados signados por la crisis económica, la guerra y el hambre.

Los cambios en la demanda internacional, en los términos de intercambio y en las restricciones puestas al ingreso de productos para países que participaban fuertemente de la exportación de *commodities*, como la Argentina, suscitó en la periferia la búsqueda de mercados residuales para ubicar sus excedentes agrícolas y la implementación de políticas activas para gestionar localmente de la mejor forma posible sus aparatos productivos.

Estimamos que esta nueva coyuntura, además de ser como sabemos un incentivo de una industrialización sustitutiva, abordada en la región mayormente por Argentina y Brasil, también debilitó la dependencia regional de sus socios comerciales tradicionales, lo que permitió la integración de sus economías y el fortalecimiento de una asociación comercial alternativa.

En el presente trabajo nos proponemos medir diferentes indicadores del comercio exterior argentino y del tráfico naviero de Puerto Quequén —en la Provincia de Buenos Aires, Argentina- entre 1929 y 1955, para evaluar los cambios en el destino de las exportaciones agrícolas de la región durante el período estudiado.

Definir la **región** de un puerto toma características complejas ya que integra por un lado a su hinterland productivo, por otro a la producción generada en otros y que es enviada a un puerto para

completar carga —sea por disponibilidad de bodega, por cuestiones de calado, por disponibilidad de producto, etc.—, y finalmente por el *foreland* o alcance marítimo de los mercados de la mercancía exportada. En tal sentido, lo exportado por Puerto Quequén no siempre fue producido en su totalidad dentro de su *hinterland* y su *foreland* tampoco resulta exclusivo dado que responde al del comercio exterior global del país. Sumado a esto, el período analizado estuvo signado por los convenios bilaterales (con el Reino Unido, con Brasil, con España y hasta con la India), lo que implicó una importante actividad de las cancillerías para establecer las mejores condiciones del comercio exterior de los Estados.

Tomamos como año inicio el de la crisis de 1929 y como final del análisis la conclusión de los gobiernos de Perón en 1955, acaecida poco después del polémico suicidio de Getulio Vargas, dado que Brasil se convirtió en esos años en el destino privilegiado de las exportaciones salidas de Puerto Quequén. Hemos elaborado una base de datos con todas las embarcaciones de ultramar que llegaron y partieron de Puerto Quequén en esos años a partir de la información de los libros de registro de la Aduana y de la Prefectura Nacional Marítima de Puerto Quequén. La información se complementa con otras estadísticas oficiales y prensa.

En los análisis de la Historia mirada desde los procesos políticos, se suele, aunque no siempre, caer en la tendencia a considerar a la política interna como independiente de las condiciones que la afectan desde el exterior. También a sobrevalorar la intencionalidad progresista o conservadora de los gobiernos y su pericia para generar las mejores condiciones para promover el intercambio, o la intencionalidad manifiesta de favorecer a algún sector de la burguesía local. Si bien estos procesos son la resultante de un conjunto de concausas, la economía (y no sólo ella) de los países periféricos o dependientes como la Argentina, que tienen como motor al comercio exterior de productos agrarios, ha sido y lo sigue siendo aún vulnerable a las transformaciones en los términos de intercambio, a las condiciones impuestas por la demanda y al clima, tres variables que no puede controlar un Estado periférico y dependiente. Coincidimos en esto con Guillermo (CADENAZZI, 2011, p. 35), cuando afirma que “La mayor parte de los trabajos sobre el período ensayaron explicaciones centradas en las políticas nacionales hacia el sector, el comportamiento de los productores o cuestiones relacionadas con la estructura social del agro pampeano. Muy pocos autores analizaron el mercado mundial de la rama agraria e intentaron comprender el devenir del agro argentino en función de lo que sucedía a nivel internacional.” Consideramos que la crisis, la guerra y la posguerra son tres momentos en que se estructuran fuertes condicionantes externos a la economía argentina y de la región. También son momentos en que se ponen en juego diferentes sistemas políticos y regímenes de acumulación. Se pueden apreciar en cada una de ellas tanto los condicionantes externos, como las políticas de Estado y la acción de empresarios (rurales, industriales, del transporte, etc.) para hacerles frente.

Finalmente, los años que trascurren entre la crisis del 1929 y la Segunda Guerra Mundial se conocen en la historiografía agraria argentina como el período del “estancamiento”. En efecto, el crecimiento que registraba la producción agrícola pampeana desde fines del siglo XIX se frenó e

incluso retrocedió en esos años. Sin embargo, a pesar de este comportamiento global, los años posteriores a la crisis fueron también los del despegue de Puerto Quequén como puerto de exportación de ultramar (MATEO, 2014a), lo que hizo que su movimiento marítimo no siempre coincidiera con el conjunto de la economía nacional.

Las exportaciones e importaciones

Las cifras globales

Un primer gráfico (Gráfico 1) nos permite apreciar la distribución de las exportaciones argentinas durante el período. El gráfico expresa en valores porcentuales de moneda constante al total de cada año de la exportación. En principio vemos que, aunque con fluctuaciones, desde 1929 hasta el estallido de la guerra, hubo una tendencia central al descenso en las exportaciones a Europa y otra contraria con respecto a América.

Un primer cruce de tijeras se dio en 1940, manteniéndose la supremacía americana hasta 1943. Luego hubo un paralelo hasta el final de la guerra seguida de una fuerte caída en las exportaciones hacia países americanos en los primeros años de la posguerra hasta 1947 que comenzó a ascender nuevamente, acercándose a la línea del 50%, motivado probablemente por la recuperación agrícola de los Estados Unidos (MORGAN, 1983, p. 154) y la no integración de toda América latina del plan de Recuperación Económica para la Reconstrucción de Europa (ERP o Plan Marshall) desde mediados de 1948 (RAPOPORT; SPIGUEL, 2009, p. 5).

En cuanto a las importaciones (Gráfico 2), antes de la guerra Europa proveía cerca del 70% de la demanda de productos importados por Argentina. En 1939 la caída fue brusca y durante la guerra y la inmediata posguerra, dominaron aquellas provenientes de América (donde integramos a los Estados Unidos con un obvio papel central, pero no fue menor el de Brasil).

La polaridad se invirtió y fue el origen americano el responsable del 70%. Europa recuperó su potencia proveedora en 1949, pero dejando también a América por encima de la línea del 50% en los valores de las importaciones

¿Cuál fue el peso de Estados Unidos en este proceso? En principio, antes de la guerra apenas aportaba el 17% del total de importaciones,¹ participación que casi duplicó durante la guerra y la posguerra. Sin embargo, ese exiguo porcentaje representaba casi $\frac{3}{4}$ partes de las importaciones

¹ Este valor oculta sin embargo la presencia de gran cantidad de filiales de empresas americanas que finalizaban su producto dentro del país.

americanas durante la crisis, más de la mitad durante la guerra y más de un 60% durante la posguerra (Cuadro 1)².

Si bien el porcentaje estadounidense de importaciones sobre el total general se incrementó en los períodos siguientes a la crisis, fue disminuyendo su proporción del total de la importación americana. Por su parte Brasil, que partió con $\frac{1}{4}$ de la importación americana durante la crisis, en la guerra acumuló casi el 40% y un 27% del total de las importaciones. En la posguerra mantuvo casi un 15% del total (más de dos veces el anterior a la guerra) y detrás de los Estados Unidos se ubicó como el más importante proveedor de importaciones de la región. Un rol importante del intercambio con Brasil estuvo dado por el trigo, el cual se tranzaba a cambio de caucho, maderas, acero, textiles de algodón y frutas (SOURROUILLE; RAMOS, 2013, p. 34).

En síntesis, podemos ver —junto a la esperable ratificación de la presencia de Estados Unidos en la economía argentina—, por un lado, una tendencia central ascendente de la participación de los países americanos en el comercio exterior argentino entre 1929 y 1955 y por otro, otra descendente de los países europeos que tuvo su clímax con la guerra pero que no se recuperó a valores relativos anteriores en la posguerra.

Estas cifras nos permiten argumentar que la vinculación de las economías argentina y sobre todo brasilera ante los problemas de sus socios comerciales tradicionales (Europa y los Estados Unidos) implicó, en su práctica concreta, la generación de vínculos entre casas comerciales, empresas, consignatarios, armadoras navieras, agentes marítimos, etc. que fueron formando una ruta comercial en esos difíciles tiempos, tanto para la economía como para la política mundial. Estos vínculos, esbozados en la crisis se incrementaron durante la guerra y no desaparecieron en la posguerra.

El comercio de cereales (con acento en el trigo)

Más allá del puerto de Buenos Aires —que concentraba en el período el grueso de las importaciones del país—, el sistema portuario atlántico bonaerense fue y sigue siendo casi con exclusividad exportador de materias primas y alimentos, fundamentalmente de cereales y oleaginosas. Como ha sido reconocido por diversos estudios (BARSKY, 1988, p. 31; GRAVIL, 1970, p. 156; NEMIROVSKY, 1933, p. 99; PAGÉS, 1934, p. 241), el período conocido como del “estancamiento” tuvo no obstante a los cereales como el factor de exportación heroico para la rápida recuperación de la crisis iniciada en 1929 (BOLT; ZANDEN, 2013). Por este motivo, el impacto en estos puertos de los condicionantes externos tuvo singular importancia.

² - **Nota do Editor:** Os quadros, gráficos e mapas encontram-se no final do texto, entre as páginas 166 e 174.

En 1933, el Anuario de Comercio Exterior quiere dar buenas noticias. Refiriendo lo ocurrido en 1932 daba cuenta de los progresos hechos por la exportación granelera:

Como puede observarse en los cuadros que preceden, el ascenso más importante de las cantidades, en cifras absolutas, corresponde a los cereales y lino, cuya exportación aumentó de 8.671.000 toneladas en el año 1930 a 16.212.000 en 1931, lo cual implica un crecimiento de 7.541.000 toneladas, o sea de 87,0%. Como consecuencia de este considerable aumento, los valores también crecieron, aunque en proporción muy inferior, de 298.000.000 pesos oro en el año 1930 a 367.880.000 en 1931, lo que representa un ascenso de 69.674.000 pesos oro, o sea de 23,4%.(DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA DE LA NACIÓN, 1933, p. 42).

El aumento registrado en las exportaciones de cereales y lino se debieron principalmente a embarques de maíz, que se duplicaron de un ejercicio a otro (4.670.000 tn en 1930 y 9.767.000 tn en 1931). La zona de Puerto Quequén, sin embargo, no participó de esta exportación. Si del resto de los cereales y lino que, en conjunto, también se incrementaron en valores importantes (de 3.993.800 tn a 6.429.900 tn) entre un año y otro.

Vamos a tomar al trigo entonces como referente por su representatividad tanto a nivel nacional (acompañado muy de cerca al maíz) como de Puerto Quequén. Los valores globales de exportación de trigo se hallaban en los años previos a la Gran Depresión, entre las 5 y 6 mil toneladas anuales y, como lo indica el Gráfico 3, Europa era el principal destino. Incluso esta dominancia se iba incrementando al acercarse la crisis.

De las 16.114.671 toneladas (5.371.557tn/año) que fueron exportadas desde Argentina por esos años, el 85% tuvo destino europeo, siendo las principales plazas el Reino Unido con el 30%, Bélgica y los Países Bajos con el 13% cada uno, e Italia con el 10% los siguieron. Es decir que cuatro destinos concentraban el 63% de las exportaciones de trigo del país. Como afirman (BACON; SCHLOEMER; TAYLOR, 1940, p. xix), en el Reino Unido, los Países Bajos y Bélgica “las importaciones se mantuvieron [hasta la crisis, JM] prácticamente sin restricciones”, aliciente muy fuerte para comerciar con estos países. En tanto, del 13% residual de los destinos americanos, Brasil con un 12% era el destino hegemónico.

Entre 1930 y 1933 se exportaron 13.223.176 toneladas (3.305.794tn/año) de las cuales hasta el presente no tenemos sus destinos discriminados, pero es evidente la reducción producida por la caída de la demanda.

En 1933 la Unión Soviética volvió al mercado mundial de cereales (cosa que no hacía desde 1917) lo que produjo un descenso de alrededor del 30% del valor del trigo (NEMIROVSKY, 1933, p. 99). Este fenómeno no afectó, al menos en volumen, a la exportación argentina que había tomado una tendencia creciente que llegó a superar los cuatro millones de toneladas anuales en 1934.

A partir de 1934, la participación de los mercados americanos en el destino del trigo tuvo un impulso notable. Incluidos los Estados Unidos —considerados por la historiografía un punto ciego para el comercio de granos de la Argentina, pero que en esos años fuera favorecida la exportación a ese país por una coyuntura ecológica particular (MATEO, 2014b). El cenit de este proceso se alcanzó en 1936, con un 63% del trigo enviado a puertos americanos, alcanzado precisamente por los embarques a dicho país del norte. Sin embargo, en el conjunto del período, Europa se llevó el 65%. Los destinos centrales de las 16.091.727 (3.218.345 tn/año) fueron los mismos que antes de la crisis: el Reino Unido, con un 25% seguido por Bélgica (13%) y los Países Bajos (8%).

Según Tulchin (1980, p. 462), la conducta argentina durante los años de la depresión, la firma de los tratados Roca-Runciman de 1933 y Malbrán-Eden de 1936, y su neutralidad durante la Segunda Guerra Mundial fueron producto de la preocupación de las autoridades argentinas por preservar los mercados tradicionales de exportación. Comportamiento coherente por parte de un Estado que intentaba articular la agro exportación con el proceso industrializador sustitutivo de importaciones (I.S.I.).

Durante la Segunda Guerra Mundial, sobre todo a partir de 1941, los destinos americanos fueron dominantes, teniendo su cúspide en el año 1943, con un 64%. En tanto que Brasil fue el destino mayoritario del conjunto de las exportaciones de trigo, desplazando al Reino Unido, con un 28% del total, seguido de lejos por Perú con un 3% entre los destinos americanos.

El destino más importante para las 19.591.375 toneladas (2.798.768 tn/año) exportadas durante el conjunto de la guerra fue Europa, pero ahora con apenas el 53%. Nuevamente, el Reino Unido con un 23% encabezó el ranquin, y luego Bélgica con 4% y los Países Bajos con un 2% (embarcaciones realizadas antes de haber sido ocupados por el ejército nazi). Italia recibió dos embarques en 1939 y 1940 completando un 1%. La novedad que trajo la Guerra fue la emergencia de España pos Guerra Civil, con un 16%, destino antes no relevante para las exportaciones argentinas. En los destinos americanos Brasil con más de un 35% acentuó su sociedad comercial con Argentina, seguido muy de atrás por Perú (4%).

Para la posguerra sólo tenemos hasta el momento los valores por destino entre 1946 y 1949. Analizando para estos cuatro años del mismo modo las exiguas 7.489.677 tn (1.872.419 tn/año) exportadas en los primeros años la posguerra, tenemos que Europa recuperó en estos primeros años el rol comprador con un 62% de los embarques. El Reino Unido fue desplazado fuertemente por España que afianzó su participación en este mercado (18%) por fuera del ERP. Dentro de él, la novedad la dio Italia con un 21%. Similar valor fue el alcanzado por Brasil en ese período, Perú se mantuvo proporcionalmente y lo notable fueron los embarques a la India, independizada en 1947 del

Reino Unido) que alcanzaron el 4%. Se trataba de 246 mil toneladas enviadas en trueque por arpillera para las bolsas de cereal que la agencia estatal Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio (IAPI) vendía a los agricultores a precios subsidiados.

No tenemos al momento más datos del comercio de granos por destino para este período, pero sí sabemos que a partir de 1949 Estados Unidos ingresó fuertemente en este mercado bajo el paraguas del ERP, con fuertes excedentes acumulados y precios sostén, depreciando los precios internacionales menos del 50% (222 pesos contra 460) de lo que pretendía la Argentina. Las pretensiones generaron tensiones, sobre todo con el Brasil que en los primeros años redujo sus compras a un mínimo. Como puede verse en el Gráfico 5 (y en los de la primera parte, cuando tratamos el comercio global) luego de 1949 la relación con la región volvió a ser firme.

Veamos ahora cuál fue la participación de Puerto Quequén en la exportación de cereales en general y trigo en particular. En el cuadro 2, podemos apreciar una muy modesta participación de este puerto en las exportaciones hacia 1929, año en que como dijimos Quequén estuvo por vez primera en condiciones apropiadas de calado, accesos y logística portuaria para recibir embarcaciones graneleras de porte estándar (MATEO, 2014a). En cuanto al trigo, se observa un crecimiento porcentual hasta la guerra, luego una caída durante la guerra y un fuerte recupero en la posguerra.

Es de destacar que el año de la crisis por sequía, la última sequía en la historia que afectó al país por entero, y por la "...aparición de las primeras cepas de polvillo colorado que atacaron a las variedades en cultivo y disiparon los efectos favorables de las mejores semillas y las mayores cantidades de abono empleados." (COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA, 1953), el 66% de las escasas 41.628 toneladas exportadas ese año (en el cual Argentina tuvo hasta que importar trigo), salieron por Quequén.

Otro punto destacable fue la exportación de avena, quizás responsable de la caída del trigo durante la guerra, donde su dominancia a nivel nacional se mantuvo durante aquella y su inmediata resolución.³

En la cebada el crecimiento más fuerte se dio también en la posguerra. En cuanto a los destinos de esta mercancía, Alemania, Bélgica y los Países Bajos junto al Reino Unido eran los destinos centrales antes de la guerra, España, Suiza y los Estados Unidos lo fueron durante la guerra y Bélgica, Francia, India (por el mencionado intercambio), el Reino Unido y Suiza en la posguerra.

El lino fue paulatinamente desapareciendo del comercio exterior argentino, tanto en formas de torta como de aceite.

³ En un trabajo anterior mostramos cómo el mercado exterior del trigo en los años de la crisis se había fraccionado con avena para los mercados europeos y trigo para los partidos americanos (MATEO, 2014b).

Como hemos podido ver hasta aquí, la agudización de la crisis económica en Europa no sólo movilizó a la industrialización sustitutiva en los países de la región sino que también fue generando una corriente de intercambio centrada en el trigo que se consolidaría y que sobreviviría luego de la Depresión y la guerra en una integración que seguiría caminos diferentes a las hipótesis de conflicto o a los intereses geodireccionados a promover discordia entre Argentina y sus vecinos.

Vamos a acercar la mirada un poco más, para dimensionar la generación de estos vínculos en forma concreta entre puertos, lo que implica integrar además de las cargas a las navieras y sus agentes marítimos, a las empresas comercializadoras, a las embarcaciones y a los puertos.

Las banderas de las navieras

La bandera de una embarcación responde mucho más al armador que al Estado que representa —y más aún al difundirse los “pabellones de conveniencia.”⁴ Por ejemplo, los puertos bonaerenses fueron visitados mayoritariamente por embarcaciones de armadores griegos sin que hubiera un lazo comercial fuerte entre Argentina y Grecia. La presencia de esa flota implicó generar una ruta comercial que sedujera a una o varias empresas armadoras para que la cubra. Lograr esto, requiere brindar una sostenibilidad en el tiempo de condiciones favorables de tráfico.

En Quequén y dado que, repetimos, este puerto estuvo en condiciones logísticas para recibir tráfico de ultramar recién en 1929, la Prefectura registró hasta el año 1931 las embarcaciones con origen o destino externo e incluso bandera extranjera en el libro de cabotaje. Ese año abrió su libro de ultramar, no obstante, para muchos buques de la región se siguió registrando la navegación a Brasil o Uruguay como cabotaje.

Para este estudio consideramos buques que efectúan navegación de ultramar, a aquellas embarcaciones con bandera extranjera, aunque su origen y destino se encuentren entre puertos dentro del país. También a aquellas de bandera argentina que tienen origen y destino de su navegación en puertos extranjeros e incluso aquellas que teniendo origen y destino en puertos argentinos fueron inscriptas en los libros de ultramar en los registros de Aduana y Prefectura. Por su parte, definimos a la navegación de cabotaje puro a aquella en que la bandera de las embarcaciones era argentina, el origen y destino eran puertos argentinos y la Aduana y la Prefectura a su vez los inscribía en el libro de cabotaje. Estas embarcaciones orientadas al tráfico interior no fueron consideradas.

⁴ Las “*flag of convenience*” o FOC, son aquellas enarboladas por buques civiles, cuyo lazo auténtico entre el naviero y el Estado del pabellón enarbolado es accidental. Las embarcaciones son registradas en estos países por ofrecer un sistema de registro con mínimos controles, escasa legislación laboral e importantes ventajas económicas con respecto al país de origen.

Durante el período estudiado, cumplieron con estas condiciones de operatoria de ultramar en Puerto Quequén 2.774 buques, 863 durante la Depresión, 651 durante la guerra y 1260 en la posguerra. Esto implica un primer punto de interés: durante la Depresión ingresaron a puerto una media de 96 embarcaciones anuales, cifra que durante la guerra *creció* a 109 y en la posguerra a 140.

Las banderas de las embarcaciones fueron por origen continental las que se muestran en el Cuadro 3.

Lo primero que se observa es el incremento sustantivo de las embarcaciones de bandera argentina. Esto se explica con la creación a principios de la guerra de una flota de bandera. En efecto, durante la Segunda Guerra Mundial, al igual que en la Primera, la guerra submarina había desarticulado el comercio marítimo. Esto generaba escasez de bodega para transportar los productos argentinos a sus mercados exteriores e importar los insumos indispensables para que los mecanismos productivos siguieran funcionando. El estado argentino, que se veía aislado del resto del mundo por la falta de una marina mercante nacional, impulsó durante la presidencia del liberal/conservador, Ramón Castillo la creación de la Flota Mercante de Argentina, lo que ocurrió en 1941 por decreto Nº103.316.

La primera flota estuvo integrada por buques de países beligerantes, paralizados en puertos argentinos (dieciséis italianos, cuatro daneses, tres alemanes y tres franceses), los que fueron puestos a cargo del Estado a través de diversos convenios con sus armadores o con los gobiernos respectivos. También fueron transferidas algunas embarcaciones por parte de la Armada para fines comerciales y otros se adquirieron —con alguna resistencia de los propietarios- a empresas privadas (como Ángel Gardella). La Flota Mercante explotaba en su primer año cuarenta y dos barcos afectados al servicio de ultramar, con un personal de 15.000 trabajadores, de los cuales el 90 por ciento eran argentinos nativos. El 40% de la flota mercante de Puerto Quequén llevaba bandera argentina durante la guerra, por encima del 18% del período anterior, y también del 32% de la posguerra, una vez que el tráfico naviero se normalizó.

En el total del período, la bandera más frecuente fue la griega (12%). Luego se agrupaban rondando el 8% la británica y la uruguaya, y un poco más atrás la italiana y la brasilera (en torno al 7%). El cuadro marca sin embargo el descenso de las navieras helénicas (del 26% al 5%) y hace visible la caída de la flota británica (de 17% a 6%, pasando por un 2,3% durante el conflicto). Cayeron en estos años también las banderas escandinavas, yugoeslavas y chilenas. También el incremento de la presencia de las flotas uruguaya y brasileña durante la guerra.

Entre las que crecieron, la más notable fue la presencia de embarcaciones italianas luego de la guerra (alcanzando el 13% en su período). También se acrecentó la presencia de buques de navieras españolas, panameñas, belgas, holandesas y norteamericanas.

Si llevamos el número de embarcaciones a proporciones de los valores de porte en toneladas brutas de registro, queda más clara la dominancia de las navieras europeas al comenzar el período y la pobre recuperación operada luego de la finalización de la guerra. También que esa moderación fue ganada durante la guerra por la flota americana seguida de la nacional, la que se afianzó aún más una posguerra.

En síntesis, el período muestra un péndulo incompleto en cuanto a las navieras europeas, que no alcanzan a recomponer su presencia en la posguerra, y la inversa para las flotas americanas y la argentina, que durante la Depresión apenas alcanzaban valores exiguos, pero durante la guerra concentraron el 70% en conjunto en unidades y cerca del 50% en toneladas brutas de registro (TRB). Tras la guerra esta proporción fue conservada.

Aunque se necesitaran más viajes para conectar los puertos americanos que para la aventura atlántica por el porte reducido y el número de embarcaciones que pudieron afectarse al tráfico, la flota americana comenzaba a articular sus puertos.

Origen y destino de las embarcaciones

Las navieras, obviamente, son sólo el transporte del movimiento naviero. Veamos entonces el origen y el destino declarado de las embarcaciones. Con las consideraciones que hicimos acerca de los navíos de ultramar, Puerto Quequén recibió como vimos 2774 embarcaciones en este período. De ellas ingresaron al país por este puerto 1171 (42%). Sin embargo, salieron a ultramar por Quequén 1986 buques (72%), lo que indica el afianzamiento de esta terminal como puerto de ultramar.

En efecto, para más de 2/3 partes los buques Quequén reunía las condiciones de calado, logística y mercancías como para que fuera la última escala antes de salir del país, completando su carga (*top-off*). Es más, 776 embarcaciones (27%) hicieron sólo escala en Quequén, completando la totalidad de su carga en este puerto.

De los 374 buques que hicieron la trayectoria desde un puerto argentino a Quequén y de allí a otro puerto argentino, salvo cuatro de ellos, todos hicieron escalas en alguno de estos puertos: Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca o Rosario.

En el Gráfico 6 podemos ver los destinos globales por continente de las embarcaciones despachadas por Puerto Quequén. Como vemos los destinos principales se repartieron entre 2/3 para puertos americanos y 1/3 para puertos europeos.

En cuanto al origen previo a la salida al exterior el que predomina es el puerto de Buenos Aires y el segundo lugar lo ocupa como decíamos el propio Puerto Quequén.

Haciendo un análisis más fino de los destinos tenemos que entre los puertos americanos, Brasil como era de suponer, es el destino más destacado de las embarcaciones salidas por Quequén con 915 despachos, seguido de Uruguay con 251 y 161 en otros destinos, entre los que destacan Estados Unidos con 59, Perú con 54 y 29 despachos a Chile.

En cuanto a los destinos europeos, España con 135 envíos e Italia con 127 son los destinos mayoritarios, seguidos muy de atrás por Holanda con 55, Bélgica con 54, Alemania con 39, Inglaterra con 31 y Portugal con 28.⁵

Si consideramos ahora la progresión seguida por el *foreland* durante la Depresión, la guerra y la posguerra, notamos para los puertos americanos el siguiente comportamiento:

En el caso de Brasil vemos cómo se convierte en un destino dominante en todos los períodos, incrementando su dominancia durante la guerra, aunque decae un tanto en la posguerra por las causas apuntadas. Uruguay tiene un comportamiento creciente y Perú decae un poco durante la guerra y la posguerra. Estados Unidos tuvo una fuerte presencia durante la depresión por motivos que ya hemos tratado en otro trabajo (MATEO, 2014b). En el caso de los destinos europeos la progresión esta en Cuadro 7.

Para el caso de España los valores más altos los consiguió antes de la guerra, cuando no era este un destino importante de las exportaciones de trigo, probablemente por ser las Islas Canarias un destino a órdenes (es decir en que el destino final se decidía luego de la escala en ellas) y tuvieran otro destino final. Alemania, los países ocupados por los ejércitos alemanes (Holanda y Bélgica) tuvieron un corte abrupto durante la guerra (los valores consignados corresponden al año de 1939). Algo similar ocurrió con Italia que se afianza como destino en la posguerra. En el caso de Inglaterra apenas recupera un exiguo papel luego de la guerra tras la caída de los embarques de carbón para los ferrocarriles reemplazados por los de Río Turbio,⁶ lo que acabó con la bodega disponible de retorno.

Portugal por su parte cayó hasta casi desaparecer como destino luego de la guerra. Queda sin embargo la duda del destino final de los envíos realizados hacia San Vicente de Cabo Verde, aunque su progresión (39 en la depresión, 7 durante la guerra y 1 en la posguerra) no revierten el comportamiento general.

Si medimos ahora los destinos de las embarcaciones en toneladas de registro la dominancia americana se atenúa bastante.

⁵ Descontamos en este caso las posesiones en África, específicamente hacia San Vicente de Cabo Verde que podrían ser escala hacia otros destinos. En tal caso son 47 envíos más. Hacia la posesión española en Marruecos no hay envíos.

⁶ Extraídos por la estatal "Dirección General de Combustibles Sólidos Minerales", años más tarde "Yacimientos Carboníferos Fiscales."

El gráfico muestra una paridad durante la Depresión en torno a las 600.000 toneladas de registro bruto que es seguida por una caída de ambos destinos durante la guerra con una esperable reducción sobre todo de los destinos europeos. En efecto, los destinos americanos se ubicaron en las 400.000 TRB, mientras que los europeos no alcanzaron la mitad de esta cifra. En la posguerra sin embargo hay un crecimiento muy superior en la flota con destino en Europa que pasa el millón de TRB, mientras que la de destino americano no llega a rozar las 800.000.

Evidentemente la recomposición de los circuitos comerciales propició esta recuperación, sin embargo (y quizás ayudado por el desplazamiento de la región del ERP o Plan Marshall) el lugar ocupado por la flota americana según su porte se duplicó en este período en relación a los tiempos de la guerra, dotando a los intercambios además de circuitos definidos una flota propia para realizarlos. De este intercambio destaca como vimos la integración con el Brasil, a lo que dedicaremos un apartado en especial.

El comercio con el Brasil 1929-1955

Si bien el comercio de cereales con Brasil no era nuevo, en 1940, Itamaraty y el Palacio San Martín firmaron un acuerdo comercial y financiero que probablemente fue el primer intento serio de integración económica entre ambos países.

Su ejecución permitió —todavía durante la guerra—, un atractivo intercambio de productos hasta fines de 1945 en que un golpe militar encabezado por el general Dutra reemplazó a Getulio Vargas en la presidencia de Brasil. Mayormente Argentina colocó allí sus excedentes de trigo, recibiendo a cambio acero, frutas, madera, tejidos de algodón y caucho.

En 1946 Argentina aumentó el valor pretendido de 170 a 450 pesos primero y a 600 luego la tonelada, condiciones aceptadas por España e Italia. Estas pretensiones se transformaron en tensiones concretas con Itamaraty que rechazó el pedido, denunció por anticipado el acuerdo comercial y financiero vigente desde 1940 y se interrumpieron las entregas. Los incrementos de precios fueron interpretados por el gobierno de Brasil como un intento de generar malestar popular contra el Presidente Dutra (ALEXANDER, 1951, p. 28). En 1949 se recompusieron las relaciones y Brasil volvió a ser el principal destino de las exportaciones argentinas de trigo. Por otra parte, en Brasil el grupo argentino Bunge & Born, controlaba la mayoría de los molinos (BANDEIRA, 2010, p. 242) junto al grupo industrial semejante de Francesco Matarazzo (MARTINS, 1976, p. 146).⁷

⁷ Ambos grupos se fusionaron en 1978 (SCHVARZER, 1989).

Las iniciativas orientadas a la integración regional despertaron reacciones hostiles tanto en Brasil como en los Estados Unidos. Con cierta desazón un historiador norteamericano especialista en la región sintetizó esta relación:

[...] se había producido **el peor resultado esperable**: los brasileños habían aprovechado su relación especial con los Estados Unidos para acumular grandes cantidades de material bélico y para construir su parque industrial y militar hasta el punto en que, visto retrospectivamente, es fácil darse cuenta de que el balance de poder en la región fue inclinándose permanentemente en favor de Brasil. **Este fue el golpe más cruel de todos.**" (TULCHIN, 1990).

Carlos Escudé (1983, p.97) ratifica el argumento. El intento fue sin embargo interesante dado que, por ejemplo, se utilizaban para los pagos en parte monedas locales y en parte divisas. A pesar de la rivalidad, Brasil siempre procuró evitar la confrontación con Argentina. Aun cuando se intensificaron las presiones del Departamento de Estado norteamericano.

Sabemos por Luiz Bandeira (2010 p. 214) que "Cerca de dos meses después, Brasil y Argentina restablecieron el acuerdo de pagos y, en octubre [1948?, JM] firmaron un nuevo convenio, en el que constituyeron al cruzeiro (moneda brasileña de la época) como base de sus transacciones comerciales y determinaron que únicamente utilizarían buques de las dos nacionalidades para el transporte de mercaderías en su intercambio bilateral, lo que desagradó tanto a Gran Bretaña como a los Estados Unidos."

Este marco de tensiones no logró minar el comercio bilateral en el período. Brasil recibió el 28% de las exportaciones de trigo entre 1934 y 1938 (4.485.342 tn), el 35% (7.041.652 tn) durante la guerra y el 21% entre 1946 y 1949 (1615378). No podemos aún establecer los destinos subsiguientes pero este movimiento hacia el vecino país claramente se reflejó en Puerto Quequén.

De los 2.774 barcos que como vimos salieron de puerto Quequén entre 1929 y 1955, 915 (33%) lo hicieron con destino a puertos en Brasil. Dividiendo ese tráfico en los tres períodos que estamos analizando tenemos el Cuadro 8.

Podemos ver cómo la guerra duplicó el número de embarcaciones que cada año hicieron el trayecto desde Quequén hacia algún puerto del Brasil, haciendo de sus puertos el destino dominante de los buques salidos por Quequén. También vemos cómo, tras la guerra, la disminución del tráfico no se redujo a los niveles previos a la guerra en cantidad de buques cada año; aunque sí se incorporaron otros destinos para los embarques de Quequén. Si llevamos el análisis de las embarcaciones individuales a su tamaño, el resultado nos da el Cuadro 9.

Tomando las toneladas de registro bruto movilizadas por año, vemos valores que aunque impresionan menos que la cantidad de buques, son crecientes durante la guerra y la posguerra. En efecto, la media del volumen de registro creció un 36% durante la guerra y siguió haciéndolo un 4% más por sobre el valor de la guerra luego de ella.

Tenemos entonces que hubo durante la guerra un incremento muy importante tanto de la cantidad de buques que hicieron la carrera del Brasil, como del porte de dichas embarcaciones. Si miramos la cantidad con ese destino, ésta se retrajo luego de la guerra. Sin embargo, mirando el tamaño movilizizado por esas embarcaciones la tendencia creciente si bien disminuyó en su velocidad de crecimiento, no se detuvo.

Los tres momentos tuvieron no obstante elementos perturbadores del comercio exterior. Entre otras, la Depresión deprimió la demanda externa en general, la guerra restó volumen de bodega la pérdida temporal de algunos socios comerciales y la posguerra mezcló necesidad de alimentos en Europa con excedentes agrarios y el control del ERP por parte de los Estados Unidos de América. Ambos países, Argentina y Brasil, afrontaban procesos de industrialización sustitutiva y su tráfico naviero fue utilizando crecientemente embarcaciones de banderas nativas hasta ponerlo como vimos por escrito en un convenio bilateral. Si analizamos las banderas de las embarcaciones que hicieron el tráfico entre ambos países podemos observar que desde la guerra y hasta finales del período más cerca del 85% del intercambio se hacía en buques de banderas nacionales en una proporción 65/20% a favor de Argentina.

Esta proporción también se ve reflejada en el porte de las embarcaciones, donde Brasil se acerca más en virtud del tamaño de sus buques.

Los puertos brasileños involucrados en este tráfico con Quequén fueron Río de Janeiro, Santos, Porto Alegre, Angra dos Reis, Pelotas, São Francisco do Sul, Pernambuco, Antonina, Recife, Río Grande do Sul y Bahía. También son mencionados los puertos de Paranaguá, Vitória e incluso Belén. Y 160 embarque fueron registradas como a “Brasil” sin determinar el puerto.

En cuanto a los números en el destino de los embarques, Río de Janeiro (229) y Santos (224) concentraron más del 50% de los envíos. Los puertos riograndenses (Porto Alegre, Pelotas y Río Grande do Sul), que seguramente fueron parte de un mismo circuito, también concentraron una cifra importante (205). El mapa 1 permite ver la amplitud de los desplazamientos.

Si sumamos a estos embarques aquellos que tuvieron origen en Brasil y desconocemos el circuito de retorno, más de mil embarcaciones hicieron el itinerario ida y vuelta entre Brasil y Argentina. El crecimiento de Santos durante la guerra puede deberse al reemplazo de harinas norteamericanas por trigo bonaerense por parte de la industria de alimentos paulista.

En este tráfico se involucraron empresas navieras privadas y del Estado, tanto en Brasil como en Argentina. En el caso de Argentina las navieras Nicholas Mihanovich, luego Dodero y más luego

la estatal Flota Argentina de Navegación de Ultramar (GARCÍA VIZCAINO, 1974, p. 283) y otras dos empresas nacionales (Navemar S.A. y Falcón y Cía) se encontraban muy activas en este tráfico. Entre ellos se destaca la operatoria de los vapores “Sud”, “Oeste”, “Toro” y “Río Grande” que en conjunto realizaron 161 viajes entre puertos de ambos países.

Para el caso del Brasil, la compañía paraestatal “Lloyd Brasileiro” fue la naviera más destacada con sus embarcaciones Urú (17 viajes) y aquellos con nombres de países americanos (30 viajes). También tuvieron una fuerte presencia los buques de la Sociedad Paulista de Navegación Matarazzo Ltda., del millonario italo-brasileño Francesco Matarazzo, donde, se destacan entre otros barcos de la empresa el Claudia M. (10 viajes) y el Lydia M. (12 viajes).

El bilateralismo había construido un circuito comercial nuevo e intenso, alineando productores, productos, flotas y empresas que perduraría en el tiempo.

Conclusiones

A partir de datos dispersos en estadísticas nacionales, libros de aduana, de salida y entrada de buques, y de otras publicaciones hemos tratado de reconstruir de la mejor forma posible, bajo el marco del comercio exterior de cereales del país, el tráfico naviero de Puerto Quequén entre 1929 y 1955. Nuestro objetivo era señalar que las condiciones que impulsaron los grandes cambios producidos desde 1929 hasta la posguerra, período que en la historiografía económica se denomina de “estancamiento” para la producción agraria y de “primera fase de la industrialización sustitutiva de importaciones” para la industria, tuvo otros efectos diversos. Entre ellos el incremento de la integración económica entre los países de la región y la consolidación de nuevos socios comerciales que no pudo ser revertida por la posguerra, pese a las presiones realizadas desde los países centrales para ello.

La crisis fue un primer paso en esta dirección, pero la guerra y las dificultades de recorrer los viejos circuitos comerciales por diversas razones (disponibilidad de bodega, guerra submarina, posición adoptada en la contienda, capacidad de compra, etc.) fue un pivote que obligó a la Argentina a proveerse de distintos productos (como acero, textiles, madera, caucho y algunos alimentos) usando como forma de pago sus excedentes agrarios tradicionales. Nos concentramos en el trigo por ser el producto central de las exportaciones del puerto en el cual nos centramos, pero el maíz, la avena, el lino, la cebada y el centeno también participaron de este intercambio.

Desde las políticas de Estado, contar con una flota de bandera se constituyó en una necesidad que fue resuelta por los gobiernos. Las empresas privadas de navegación también se sumaron a esta coyuntura participando activamente en los intercambios.

Entre desconfianzas mutuas y fuertes presiones externas Brasil y Argentina pudieron sobreponerse a éstas y afianzar el intercambio celebrando convenios bilaterales con disposiciones creativas, como el uso de monedas locales, en incluso poniendo en debate una unión aduanera que no prosperó (BANDEIRA, 2010). El período muestra también la transición del centro del poder hegemónico desde el Reino Unido a los Estados Unidos, donde, mientras Brasil se comportó más decidido a seguir a estos últimos, Argentina mediante la neutralidad intentó mantener sus mercados tradicionales. Un factor importante a considerar más adelante es el peso relativo que en esta relación pueden haber tenido empresas como Bunge & Born y Francesco Matarazzo con intereses no sólo en Brasil y Argentina.

En este comportamiento la vieja relación del país con el Reino Unido (y la alianza atávica de este país con los Estados Unidos), aunque no pasaba por sus mejores momentos, motivó un apoyo británico a la neutralidad para evitar el cese de los envíos sobre todo de carnes en la conflictiva ruta atlántica. Esto contuvo los no disimulados embates estadounidenses contra el gobierno peronista, incluso durante los años que el nacionalista Getulio Vargas fue separado del ejecutivo en Brasil. El agresivo ingreso de los Estados Unidos como proveedor de alimentos en la zona del ERP no hizo más que fortalecer esta relación que denominamos de “péndulo incompleto”, dado que los avances logrados en la integración durante la guerra no volvieron al punto de partida en la posguerra.

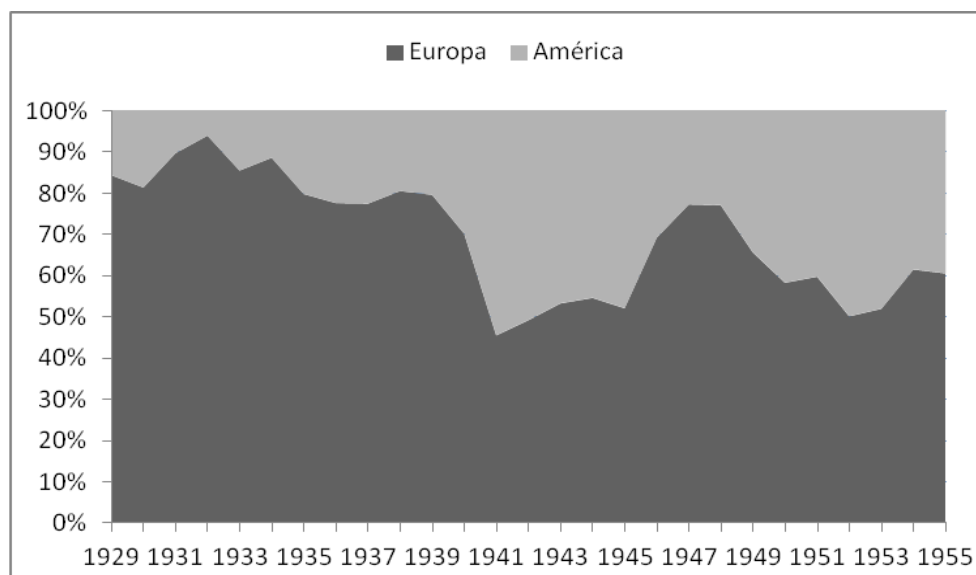
En efecto, si durante toda la Segunda Guerra Mundial se observa un descenso porcentual muy notable en el volumen y cantidad de las embarcaciones provenientes de Europa, lo cual era de alguna forma esperable, las provenientes de América no solo se mantuvieron proporcionalmente en la posguerra sino que se incrementaron.

Los convenios bilaterales de comercio exterior argentino que siguieron a la crisis de los años 1930 cubrieron un abanico de países diverso. Tradicionales como el Reino Unido, novedosos como la India y re potenciados como el Brasil.

Al margen del tipo de Estado, régimen de acumulación y sistema político que reinara en los diferentes países de la región. Al margen de desconfianzas mutuas, hipótesis de conflicto y resistencias externas e internas a la integración, Puerto Quequén y los puertos del Brasil siguieron unidos por la estela dejada por las embarcaciones que desde entonces se trasladan con regularidad entre ellos.

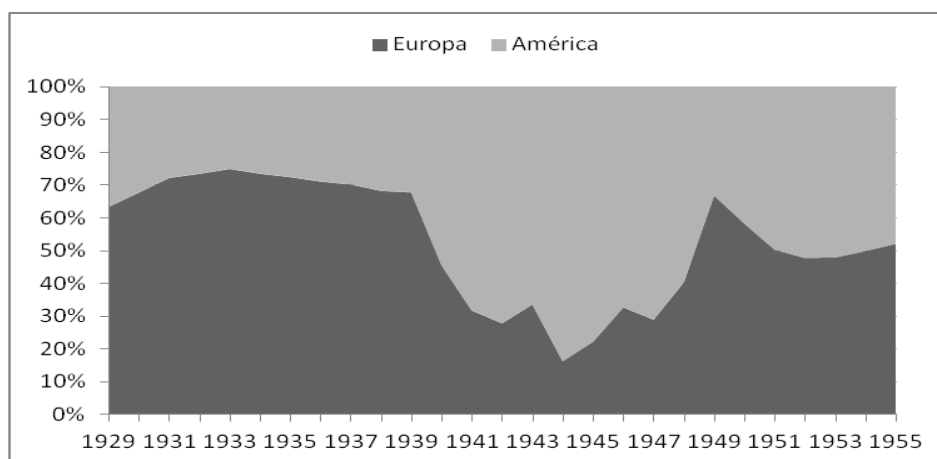
Cuadros, gráficos y mapas

Gráfico 1- Exportaciones globales porcentuales a países americanos y europeos entre 1929 y 1955.



Fonte: Elaborado en función de los datos de Orlando Ferreres (2005, p. 602–610).⁸

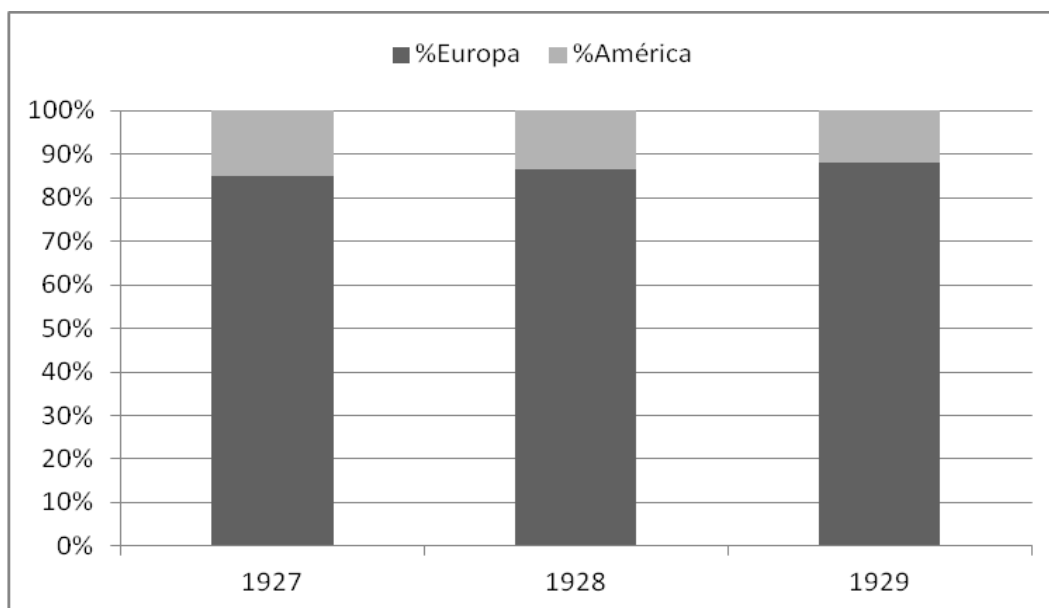
Gráfico 2 - Importaciones globales porcentuales a países americanos y europeos entre 1929 y 1955.



Fonte: Elaborado en función de los datos de Orlando Ferreres (2005, p. 627-635).

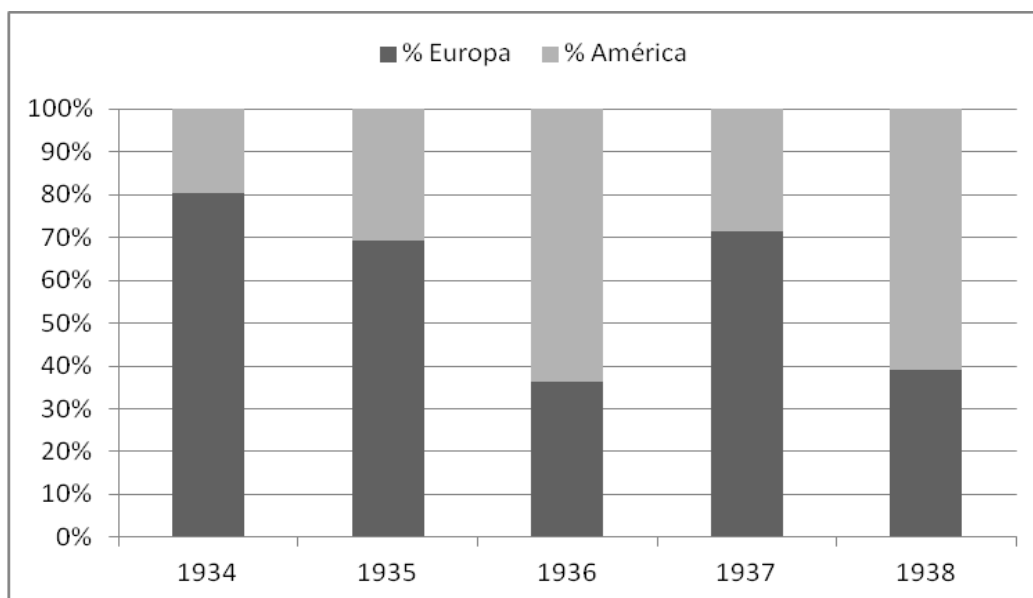
⁸ Según la misma fuente, durante la Depresión se exportó por valor de 524.386 dólares al año; durante la guerra a 558.213 y en la posguerra se duplicaron estas cifras (1.146.039).

Gráfico 3 - Proporción de los destinos del trigo exportado por Argentina, 1927 a 1929



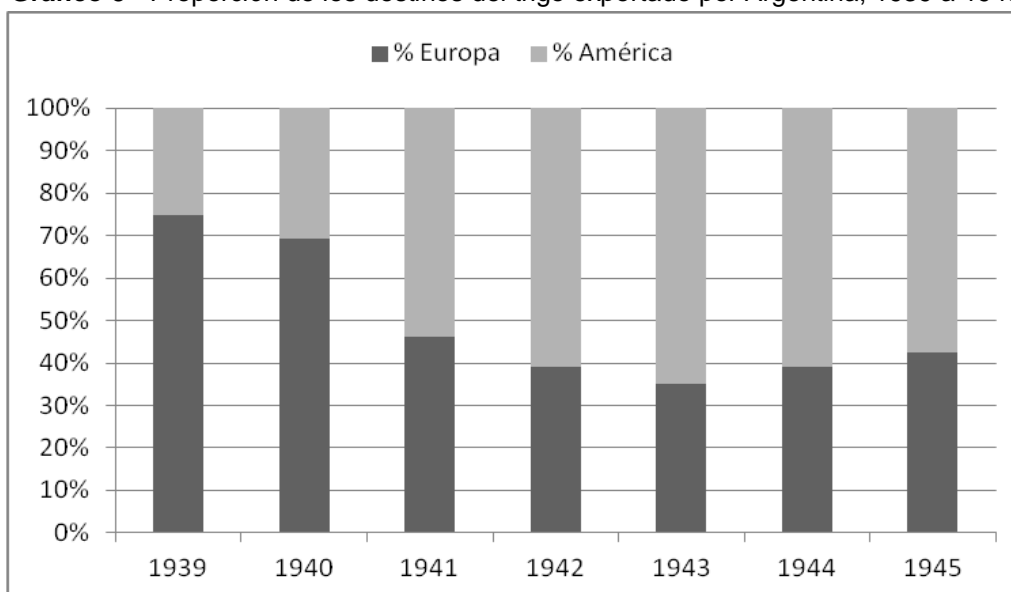
Fuente: Anuario de Comercio Exterior 1930.

Gráfico 4- Proporción de los destinos del trigo exportado por Argentina, 1934 a 1938



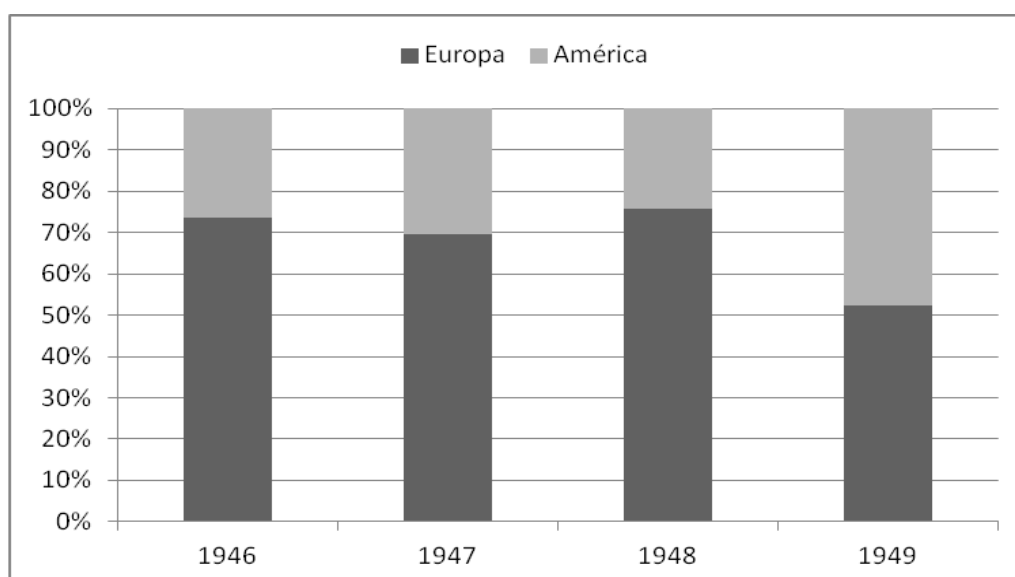
Fuente: Anuarios de Comercio Exterior 1930-1956.

Gráfico 5 - Proporción de los destinos del trigo exportado por Argentina, 1939 a 1945



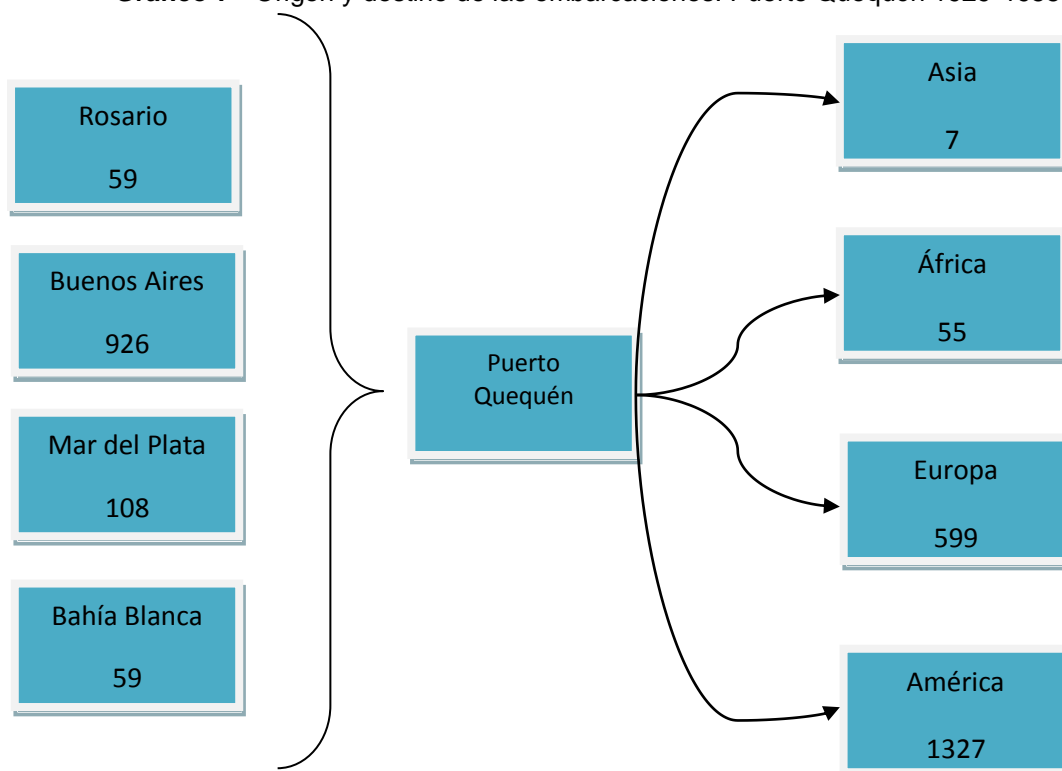
Fuente: Anuarios de Comercio Exterior 1930-1956.

Gráfico 6 - Proporción de los destinos del trigo exportado por Argentina, 1939 a 1945



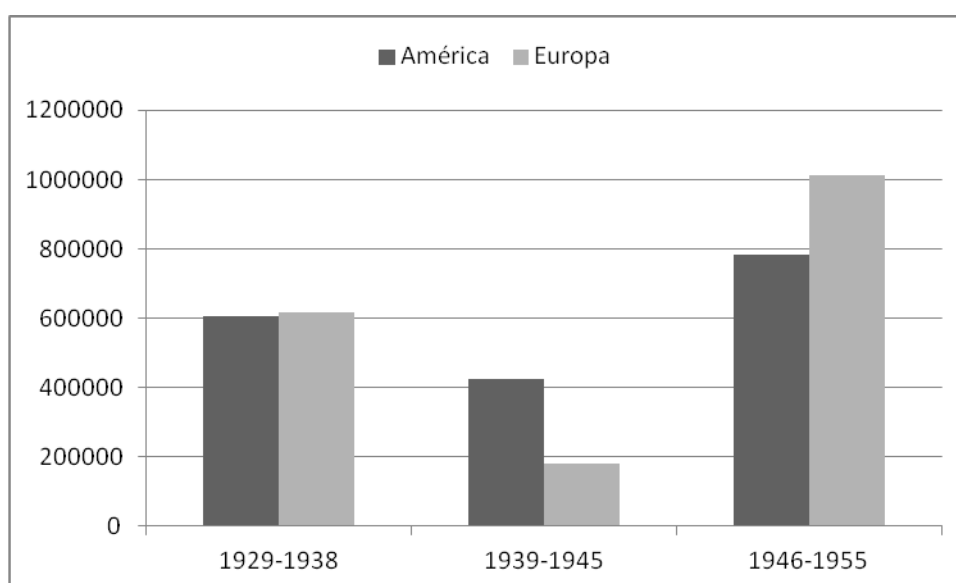
Fuente: Anuarios de Comercio Exterior 1930-1956.

Gráfico 7- Origen y destino de las embarcaciones. Puerto Quequén 1929-1955



Fuente: Libros de Entrada y Salida de Buques, Prefectura Puerto Quequén.

Gráfico 8 - TRB de las embarcaciones de Ultramar. Puerto Quequén 1929-1955.



Cuadro 1- Participación porcentual del comercio de exportación a la Argentina de Brasil y Estados Unidos entre 1929 y 1955.

Origen	1929-1938		1939-1945		1946-1955	
	% general	% americano	% general	% americano	% general	% americano
Estados Unidos	17,3	72,2	31,9	54,3	31,3	61,4
Brasil	5,8	25,0	27,0	39,8	14,2	30,0

Fonte: Elaborado en función de los datos de Orlando Ferreres (2005, p. 602-635).

Cuadro 2- Exportaciones cereales por Puerto Quequén en 1929 y 1955

Año	En valores absolutos (tn)				En valores relativos al total nacional			
	Trigo	Lino	Avena	Cebada	Trigo	Lino	Avena	Cebada
1929	60.986	2.026	13.437	1.172	0,9	0	3	0
1930	94.676	10.072	46.627	3.736	4,3	1	10	3
1931	209.928	15.042	83.445	9.055	5,8	1	13	4
1932	229.985	30.243	85.022	12.153	6,7	1	12	4
1933	296.641	60.933	49.322	23.994	7,5	4	11	5
1934	242.261	103.864	113.487	50.509	5,1	8	22	9
1935	323.485	121.985	82.570	23.585	8,4	7	22	6
1936	232.824	83.676	65.295	12.819	14,5	6	37	5
1937	299.130	74.943	158.030	16.839	7,7	4	39	7
1938	292.859	50.214	187.502	26.288	15,1	4	49	12
1939	232.972	26.411	136.046	18.626	4,9	2	38	7
1940	384.009	77.533	78.002	31.398	10,5	10	36	8
1941	52.561	15.801	40.275	5.099	2,2	2	38	6
1942	83.854	648	4.538	7.719	3,9	0	33	10
1943	77.732	13.150	29.029	1.628	4,0	2	49	4
1944	194.178	5.968	32.599	11.327	8,3	2	51	8
1945	243.333	4.496	30.298	19.287	10,3	3	37	7
1946	277.378	0	156.006	77.689	20,0	0	47	12
1947	403.438	3.966	29.023	141.172	17,7	0	42	23
1948	407.155	44	66.298	130.474	18,7	15	74	20
1949	285.522	0	79.202	35.518	15,5	0	40	18
1950	289.008	0	287.386	15.319	10,4	0	74	17
1951	591.243	0	1.307	13.169	24,1	0	1	9
1952	41.628	0	1	32.493	66,3	0	0	31
1953	581.932	0	496	29.044	23,0	0	0	5
1954	1.000.983	0	1.126	37.164	34,0	0	0	6
1955	836.555	0	469	24.793	23,1	0	1	5

Fuente: Anuarios de Comercio Exterior 1930-1956.

Cuadro 3- Banderas de las embarcaciones por origen continental. Quequén 19129-1955

Periodo	Americana	%	Argentina	%	Europea	%	Otro	%	s/d	Total
1929-1938	140	16,2	155	17,9	568	65,7	0	0,0	1	864
1939-1945	197	30,3	256	39,3	198	30,4	0	0,0	0	651
1946-1955	268	21,3	397	31,5	580	46,0	15	1,2	0	1260

Fuente: Libros de Entrada y Salida de Buques, Prefectura Puerto Quequén.

Cuadro 4- Banderas de las embarcaciones por país. Quequén 19129-1955

Bandera	1929-1938	1939-1945	1946-1955	Total
griega	25,96	8,60	4,68	12,22
inglesa	16,69	2,30	5,71	8,33
uruguaya	6,84	15,67	4,84	8,00
italiana	2,32	3,99	12,62	7,39
brasileira	5,45	10,91	6,03	6,99
sueca	6,14	4,15	1,51	3,57
española	0,23	5,68	4,60	3,50
noruega	4,52	1,69	2,54	2,96
panameña	0,58	0,61	4,21	2,24
belga	0,70	0,77	3,33	1,91
holandesa	0,93	0,46	2,86	1,69
norteamericana	0,00	0,31	3,41	1,62
chilena	3,24	1,23	0,48	1,51
finlandesa	2,09	0,31	1,51	1,41
alemana	0,93	0,00	2,06	1,23
yugoeslava	3,01	0,61	0,24	1,19
peruana	0,12	1,54	1,51	1,08
danesa	1,04	0,15	1,43	1,01
francesa	0,46	0,31	1,75	1,01

Fuente: Libros de Entrada y Salida de Buques, Prefectura Puerto Quequén.

Cuadro 5 -TRB porcentual de la bandera de las embarcaciones según origen continental.
Quequén 1929-1955.

Periodo	Americana	Argentina	Europea	Total
1929-1938	11,71	8,09	80,20	100,00
1939-1945	28,73	15,40	55,87	100,00
1946-1955	21,75	20,75	57,50	100,00

Cuadro 6- Destinos americanos de los buques salidos por Quequén 1929-1955.

Período	Brasil	Uruguay	Perú	Estados Unidos	Chile
1929-1938	255	65	24	34	11
1939-1945	358	87	14	8	3
1946-1955	302	99	16	17	15
Total	915	251	54	59	29

Cuadro 7- Destinos americanos de los buques salidos por Quequén 1929-1955.

Período	España	Italia	Holanda	Bélgica	Alemania	Inglaterra	Portugal
1929-1938	86	14	15	25	1	14	17
1939-1945	24	17	2	4	0	3	10
1946-1955	25	96	38	25	38	14	1
Total	135	127	55	54	39	31	28

Cuadro 8- Buques salidos de Quequén al Brasil, 1929-1955.

Período	Buques a Brasil	Buques/año	% del total
1929-1938	255	28	29,5
1939-1945	358	60	55,0
1946-1955	302	34	24,0

Cuadro 9- TRB de los buques salidos de Quequén al Brasil, 1929-1955.

Período	TRB	TRB/año	% del total
1929-1938	368313,8	40923,8	17,7
1939-1945	333569,8	55595,0	36,2
1946-1955	518239,2	57582,1	14,2

Cuadro 10- Banderas de las embarcaciones que hicieron la ruta Quequén-Brasil, 1929-1955.

Período	Argentina	%	Brasileira	%	Otra	%	Total
1929-1938	133	52,2	33	12,9	89	34,9	255
1939-1945	239	66,8	68	19,0	51	14,2	358
1946-1955	199	65,9	63	20,9	40	13,2	302

Cuadro 11-TRB de las embarcaciones que hicieron la ruta Quequén-Brasil, 1929-1955.

Período	Argentina	%	Brasileira	%	Otras	%
1929-1938	140282,8	38,1	74760,0	20,3	153270,9	41,6
1939-1945	130164,2	39,0	150080,0	45,0	53325,7	16,0
1946-1955	236517,6	45,6	185709,3	35,8	96012,3	18,5

Cuadro 12- Puertos del Brasil componentes Del foreland de Quequén entre 1929 y 1955.

Puerto	Total	1929-1938	1939-1945	1946-1955
Río de Janeiro	229	106	70	53
Santos	224	34	157	33
Porto Alegre	169	70	66	33
Brasil sin especificar	156	3	0	153
Angra dos Reis	32	5	27	0
Pelotas	28	2	14	12
São Francisco do Sul	21	7	9	5
Pernambuco	20	16	4	0
Antonina	13	8	5	0
Recife	11	3	3	5
Río Grande do Sul	8	0	2	6
Bahía	3	1	0	2
s/d	1	0	1	0

Mapa 1- Puertos del Brasil componentes del foreland de Quequén entre 1929 y 1955



Referências

- ALEXANDER, R. The Peron Era. New York: Columbia University Press, 1951.
- BACON, L. B.; SCHLOEMER, F. C.; TAYLOR, H. C. World Trade in Agricultural Products: Its Growth; Its Crisis; and the New Trade Policies. Roma: International Institute of Agriculture, 1940.
- BANDEIRA, L. M. Brasil, Argentina e Estados Unidos: conflito e integração na América do Sul (da Tríplice Aliança ao Mercosul). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- BARSKY, O. La caída de la producción agrícola en la década de 1940. In: BARSKY, O. et al. (Ed.). . La agricultura pampeana. Transformaciones productivas y sociales. Buenos Aires: FCE-IICA-CISEA, 1988.
- BOLT, J.; ZANDEN, J. L. VAN. The Maddison Project. 2013. Disponível em: <<http://www.ggdcc.net/maddison/maddison-project/abstract.htm?id=4>>. Acesso em: 12 ago. 2014.
- CADENAZZI, G. L. De granero a aceitera del mundo. Las exportaciones agrarias argentinas entre 1930 y 1970. Agroalimentaria, v. 17, n. 33, p. 35-50, 2011.
- COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA. La Agricultura de América Latina 1951 -1952. Revista de Comercio Exterior, México, v. 3, n. 4, p. 126-129, 1953.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA DE LA NACIÓN. Anuario del Comercio Exterior. República Argentina. Buenos Aires: Talleres S. A. Casa Jacobo Peuser, 1933.
- ESCUDE, C. 1942-1949, Gran Bretaña, Estados Unidos y la declinación argentina. Buenos Aires: Ed. de Belgrano, 1983.
- FERRERES, O. Dos Siglos de Economía Argentina 1810 - 2004. Buenos Aires: Norte Y Sur, 2005.
- GARCÍA VIZCAINO, J. Tratado de Política Económica Argentina. Buenos Aires: Eudeba, 1974. v. I
- GRAVIL, R. State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars. Latin American Studies, año 2, p. 156-157, 1970.
- MARTINS, J. DE S. Conde de Matarazzo o empresário e a empresa. São Paulo: HUTICEC, 1976.
- MATEO, J. El impacto de un nuevo puerto: la construcción de su hinterland y de su foreland. Puerto Quequén, provincia de Buenos Aires entre 1921 y 1932. Mundo Agrario, v. 15, n. 29, 2014a.

MATEO, J. Entre la crisis y un puerto Nuevo: las exportaciones agrícolas de la región de Puerto Quequén durante la Gran Depresión (1929-1939). *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, v. 6, n. 11, 2014b.

MORGAN, D. Los traficantes de granos. Buenos Aires: Editorial Abril, 1983.

NEMIROVSKY, L. Estructura económica y orientación política de la agricultura en la República Argentina. Buenos Aires: Menéndez, 1933.

PAGÉS, P. T. Crisis agrícola: conferencia dada en el aula de la Facultad de agronomía y veterinaria de Buenos Aires . Universidad de Buenos Aires. Facultad de Agronomía y Veterinaria: Talleres gráficos “Gadola”, abr. 1934. Disponível em: <http://books.google.com.ar/books/about/Crisis_agrícola.html?id=9jrTAAAAMAAJ&redir_esc=y>. Acesso em: 3 set. 2014.

RAPOPORT, M.; SPIGUEL, C. La Argentina y el Plan Marshall: promesas y realidades. *Revista Brasileira de Política Internacional*, v. 52, n. 1, p. 5–28, 2009.

SCHVARZER, J. Bunge & Born: crecimiento y diversificación de un grupo económico. Buenos Aires: CISEA, 1989.

SOURROUILLE, J. V.; RAMOS, A. El trigo y las ganancias del IAPI entre 1946 y 1949: Miranda y la política económica en los inicios del peronismo. *Desarrollo Económico*, v. 53, n. 209-210, p. 27–56, 2013.

TULCHIN, J. Una perspectiva histórica de la política argentina frente al Brasil. *Estudios Internacionales*, v. 52, p. 468-470, 1980.

TULCHIN, J. S. La Argentina y los Estados Unidos, historia de una desconfianza. Buenos Aires: Planeta, 1990.

Recebido em 06.03.2015 – aprovado em 17.11.2015